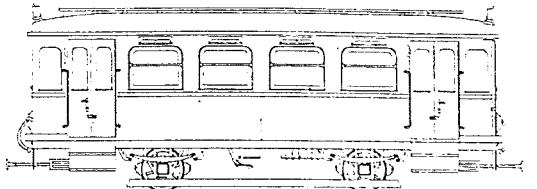


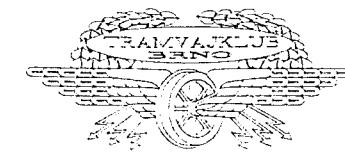
# INFORMACE MHD

Číslo 191



Vychází 12x ročně. Vydává Tramvajklub Brno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna a Technickým muzeem v Brně. Pro členy a čekatele Tramvajklubu Brno zdarma. Redakce a technické zpracování Ing. Roman Šíler, Renčova 14, CZ - 621 00 Brno, tel. (05) 772138, fax (05) 41218918 a Ing. Tomáš Kocman, TMB - areál MHD, Holzova 4, CZ - 628 00 BRNO, tel. (05) 44211050. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno, IČO: 48513342, bankovní spojení: COOP banka Brno, č. ú. 041101-0113572101/3700. Individuální i hromadné objednávky pouze písemně. Roční předplatné 120,- Kč. Náklad 270 výtisků. Podávání novinových zásilek povoleno Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2-2532/93 ze dne 21. 7. 1993.

Brno 28. února 1994



**R**ozvánka. Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná dne 7. 3. 1995 v přednáškovém sále TMB. Na programu bude mimo jiné dokumentární videopořad »Za dopravou v USA a plachetnicí zpět«, který připravil Milan Záhorský.

Zdeněk Nesiba

## Pracovní brigáda v Líšni

V líšeňském areálu je na sobotu 1. 4. 1995 připravována brigáda Tramvajklubu Brno na údržbu tratí na Stránskou skálu. Brigádu vede patron tratí Petr Králský, který poskytne na členské schůzi bližší organizační informace.

## Výjezd parní tramvajové soupravy

V pondělí 17. 4. 1995 by se měl uskutečnit výjezd parní tramvajové soupravy do brněnských ulic. Předpokládaná souprava bude obsahovat mimo CAROLINE oba osobní vleky a snad i nákladní vlečný vůz. Jízda je objednána pražským KHKD pro zahraniční hosty, v odpoledních hodinách však může být program pro členy Tramvajklubu Brno.

Tomáš Kocman

## Historický trolejbus v Bratislavě

Štvajčiarske trolejbusy FBW Oerlicon boli v Bratislavě prevádzkovane v rokoch 1947—1963. Celkovo ich bolo dodaných 6 kusov a mali evidenčné čísla 75—80. Vozidlo evid. č. 80 bolo po vyradení prevezené do príimestskej časti Vajnory, kde slúžilo „jeho“ penzionovanému vodičovi ako záhradný domček. Prieskumnickou činnosťou bol trolejbus objavený a 20. júla 1994 prevezený na vlastnej osi, ľahačom do areálu DP na Trnávku (na zadnej náprave s obutím zo Škodovky). V súčasnosti prebieha jeho oprava. Žiaľ podstatná časť

dokumentácie chýba, čo stázuje priebeh prác. Aj touto cestou sa v mene DP Bratislava obraciám na fan)šikov historických trolejbusov s prosbou o poskytnutie dokumentácie, potrebej pri rekonštrukcii Oerliconu. Záujemcovia sa môžu obrátiť na p. Karola Kajdiho, Dopravný podnik Bratislava a. s., Sládkovičova 4, telefón 07/2013-213 (pracovisko na Pribinovej ulici č. 1).

Karel Kajdi

## — AKTUALITY —

### Novinky MHD v Brně

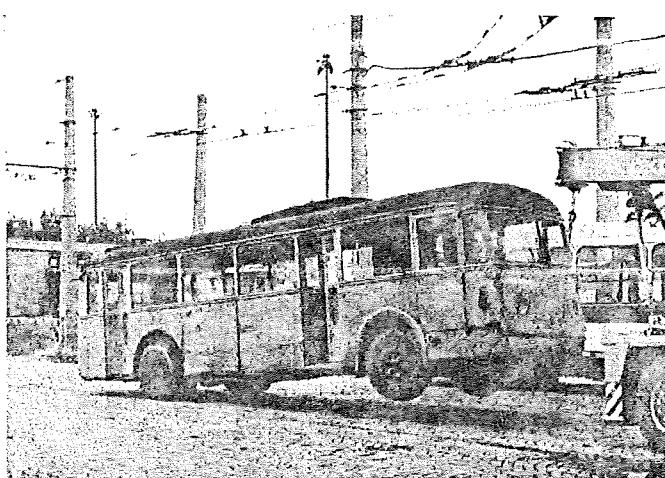
- Na lince č. 21 byly zavedeny nové směrové tabule, na nichž je uvedeno jen Stará Osada (bez předcházejícího označení čtvrti Židenice), tak jak tomu bylo kdysi. (Jedná se o boční orientaci, tabule v čele vlaku zůstávají stejné. - Pozn. red.) Znamená to snad postupný návrat k dřívějšímu způsobu?

- DP vydal v posledních 16 měsících postupně tři plánky sítě MHD. V nemálo vozech jsou ještě vylepeny ty nejstarší s datem 1. 9. 1993, ve většině jsou nové s datem 1. 11. 1994, v nichž je už částečně (tečkováně) zakreslena nová tramvajová trasa na Renneské. Nejnovější, zachycující přesně stav k 1. 1. 1995, se staly pouze součástí letáků, které byly k zahájení provozu na Renneské dodávány do části brněnských domácností.

Pavel Šafařík

- V únoru 1995 přibyly do Brna tři nové trolejbusy 14 Tr, které na první pohled zaujmou novým nezvyklým barevným provedením a vyššími okny v předním i zadním čele, kde je zabudována terčová orientace. Blížší technické podrobnosti budou zveřejněny v příštím čísle INFORMACÍ. Doufejme, že do té doby budou v Brně i zbývající dva vozy, které výrobce blokuje, než bude DPMB mít na jejich zaplacení.

- V lednu 1995 vykonal technicko-bezpečnostní zkoušky dvounápravový motorový vůz „plecháč“ ev. číslo 4058. Jde o tramvaj s výzbrojí MT4 vyrobenou v roce 1954 v ústředních dílnách DPMB v Pisárkách a zařazenou do provozu pod evidenčním číslem 145. Po vyřazení z osobní dopravy sloužila pod číslem 4058 pro posun v ústředních dílnách, tentokrát již v Králově Poli. Když doslovožila, byla po nějaké době nečinnosti z iniciativy Moravské cestovní kanceláře v ústředních dílnách přestavěna na kavárenskou tramvaj. Srde historika nad takovou přestavbou sice zapláče, ale pro komerční účely je tato přestavba docela vhodná. Z vnějšku se tramvaj odlišuje na první pohled směrovými světly a dokonce brzdovými světly, která se uvádějí v činnost nastavením kliky kontroleru na brzdové stupně. O to víc se liší z vnitřku. Široké zadní původně nástupní dveře jsou zaslepeny zvednutým celé zadní plošinu, prostřední dveře slouží k nástupu cestujících a přední jsou pouze pro jízdní personál. Uprostřed zadní plošiny je stolek ze tří stran obklopený čalouněnou lavicí, další stolky s lavicemi jsou po levé i pravé straně vozové skříně. Jsou zde i malé skříně na uschování ubrousků, sklenic a dalšího potřebného materiálu pro příjemné posezení. Skleněná věšáková stěna umožní odložení svařovacího oděvu (spodní se odkládá nedoporučuje, v oknech nejsou záclony), aby pobyt ve vytopeném interiéru byl příjemný. Topení obstarávají dvě topné jednotky z trolejbusu, vytápění stanoviště řidiče je kalarmerem. Pro napájení slaboproudých okruhů 24 V slouží speciálně vyrobený motorgenerátor, který kromě dobíjení



Trolejbus evid. č. 80 ve vozovně Trnávka. Foto 20. 7. 1994 © Karel Kajdi

vhání do vozidla teplý vzduch přes topnice nebo pouze studený pro výměnu vzduchu v létě. Celý tento topně-ventilační systém je poměrně hlučný, což může vadit při sůlovém či sborovém zpěvu. Naopak pouze jedno stahovací okno na pravé straně (další jsou zastavěna nábytkem a posouvací okna na levé straně byla uvedena do původního stavu, tj. zrušena) nebude zřejmě v parních dnech stačit. Tramvaj byla kmenově přidělena do vozovny Pisárky a první komerční jízda nedopadla slavně, pro poškození pantografu se neuskutečnila. Druhá do dnešního dne (24. 2.) nebyla zatím objednána.

- V posledních letech probíhají rekonstrukce tramvajových tratí stále více za úplné výluky tramvajové dopravy. Pro rok 1995 se počítá celkem se čtyřmi akcemi. Už proběhla ve dvou únorových vikendech výměna kolejí mezi zastávkami Vinařská a Lipová, kde byl zabudován železniční svršek S 49. Dopravní komplikace vznikaly při výjezdu tramvají i návratu do pišárecké vozovny, kdy bylo nutno se všechny vlaky couvat. Od 28. 2. do 4. 3. nepojedou tramvaje do Řečovic, ale budou pro rekonstrukci kolejí v ulici Kuřimské ukončeny ve vozovně Královo Pole. Pro náhradní dopravu bude zavedena autobusová linka 34. Na duben a květen je připravena rekonstrukce tramvajové trati v Maloměřicích na ulici Selské, opět za úplné uzávěry. Protože v té době pro opravu Maloměřického mostu nebude průjezdna smyčka u tohoto mostu, budou stávající linky 3 a 12 sloučeny v jednu s trasou Bystre - Komárov a do Maloměřic bude zavedena doprava obousměrnými tramvajemi KT8D5 z Malinovského náměstí s úvraťovým ukončením v Maloměřicích. Na léto se chystá rekonstrukce tramvajové křižovatky Cejl - Vranovská - Francouzská včetně úseku trati po Zábrdovický most a na podzim rekonstrukce tramvajové trati v ulici Kounicově, tentokrát s jednokolejným provozem, ale s odklonem linek trolejbusů.

- V trolejbusové dopravě se připravuje zprovoznění trati v délce asi 600 metrů na Kamenný vrch do smyčky už vybudované měněný.

Ivan Nedžlka

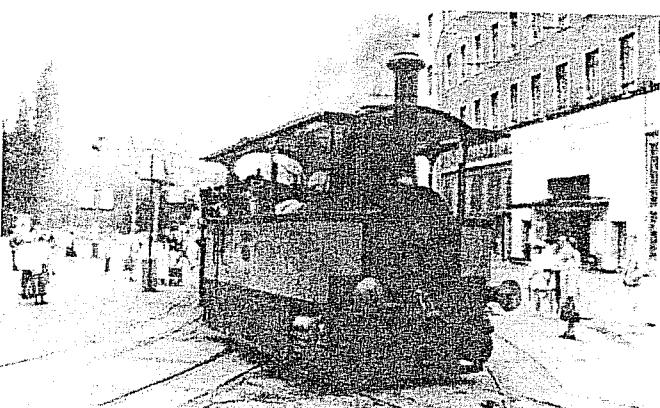
### Aktuality MHD v Bratislavě

V električkové doprave vstoupil do platnosti od 5. 9. 1994 zimný grafikón. Zmena typov vozidiel bola zavedená na linke č. 9, ktorá premáva s vozidlami K2 a na linke č. 11, predvádzanej súpravami z vozovne Krasňany (2xT6A5, 2xT3G alebo so zvyšnými 2xT3SUCS).

Nová trolejbusová linka č. 209 premáva v prepravných špičkách pracovných dní od 5. 9. 1994 z Valašskej ul. cez Kramáre a Račianske mýto na Jelačičovu ul. Vykrýva vytáženejší úsek nedávno zriadenej celodennej linky č. 219 (Valašská - Trnávka, Hanácka ul.), na ktorej sa zriedili intervale a znížila ponúkaná kapacita.

Od 5. 9. 1994 bola zredukovaná autobusová doprava. Linka č. 24 premáva z Letiska M. R. Štefánika len po Bajkalské ul. - vozidlá sa otáčajú prejazdom po účelovej komunikácii za sportovou halou a cez frekventovanú svetelné riadenú križovatku. Výstupište sa vzdialilo od pôvodnej zastávky o cca 120 m a opustil sa úsek medzi Hlavou stanicou, Račianskym mýtom, Trnavským mýtom a Bajkalskou ulicou. Linka č. 55 premáva z Petřžalky, od kúpaliska Matador len po Zahradníku ulici (po trhovisko na Miletíčovej). Zrušila sa trasa cez sídlisko Štrkovec a po Tomášikovej ul. na železničnou stanicu Nové Mesto. Expresné autobusy linky č. 106 majú na trase z Dúbravky novú konečnú zastávku v areáli Autobusovej stanice SAD na Bajkalskej ul. Opustený úsek na Vajnorskej ul. po Staving bol v súbehu s električkovou dopravou.

Prepravu na cintoríny zabezpečovali na prelome októbra a novembra špeciálne posilové linky: autobusy „K“ od Nového mosta do Krematória a pre tento účel zriadená trolejbusová linka č. 201 z Rajskej cez Prievoz k cintorínu Ružinov.



Lokomotiva CAROLINE - věčné fotografické a obdivoratelské téma - bude opět supět v brněnských ulicích. Jistě se neokouká. Foto © Tomáš Kocman

Vloženými spojmi bola posilnená aj linka č. 39.

Nová trolejbusová linka č. 208, zriadená od 7. 11. 1994 je prakticky predĺženou linkou č. 210. Premáva len v pracovných dňoch na trase Hlavná stanica - Račianske mýto - Karadžičova - Mlynské nivy - Mierová - Cintorín Ružinov, pričom do predstaničného priestoru autobusovej stanice SAD na Mlynských nivách nezachádza. Naopak linka č. 210, ktorá spája AS SAD s Hlavou stanicou sa obmedzila, premáva len v sobotu a nedele.

Z dôvodu rekonštrukcie zabezpečovacích zariadení na Hlavnej stanici boli od 24. 11. do 3. 12. 1994 odklonené vlaky ŽSR do iných železničných staníc na území mesta. Električková linka č. 6 premávala po upravenej trase, zo žel. stanice Nové Mesto na Hlavnú stanicu a autobusová linka č. 38 bola podľa potreby posilňovaná kľbovými autobusmi X v úseku od stanice Nové Mesto po Šafárikovo námestie.

Od 18. 12. 1994 do 8. 1. 1995, počas viaceročných sviatkov a školských prázdnin platil osobitný premávkový režim - čiastočne alebo úplne sa obmedzili niektoré linky. Novinkou bolo skoršie ukončenie dennej premávky MHD dňa 24. 12. 1994 v celom meste (postupne po 17.00 h) a skoršie nástup liniek nočnej autobusovej dopravy. Tieto premávali v 75-minútových intervaloch od 18.45 h do 6.00 h nasledujúceho dňa. Na Silvestra sa premávka denných liniek ukončila postupne po 20.00 h a nočné vozy mali prvý odchod už o 21.15 h. Dňa 1. 1. 1995 bol začiatok dennej premávky posunutý na 6.45 h, rovnako ako už predtým 25. 12. 1994.

Trasa nedávno zavedenej trolejbusovej linky č. 208 bola od 9. 1. 1995 zmenená, predĺžená po Miletičovej ulici až do Ružovej doliny. Obratisko na Jelačičovej ulici zostralo využívané len autobusovou linkou č. 31.

Na základe dohody medzi Dopravným podnikom a Slovenskou televíziou vysielala Teletext na strane 276 aktuálne dopravné informácie o MHD v Bratislave. Prvým pokusným vysielaním boli informácie o organizácii MHD na prelome rokov 1994/95.

Karel Kajdi

### Jízdenky a tarify

Od 1. 2. 1995 se ve Zlíně zavádí elektronické značkovače olomoucké firmy SAVS a nový tarifní systém, který se podobá brněnskému. Budou dva druhy jízdenek pro jednotlivou jízdu: nepřestupné za 4 Kč s platností 20 min. a přestupné za 6 Kč platné 40 min. Místo dosavadních dvou budou tři tarifní pásmá a pro každé z nich bude samostatná předplatná jízdenka, která v jiném pásmu platit nebude.

Z velkých měst se nyní platí po 6 Kč v Praze a Brně, 5 Kč v Ostravě a Olomouci, ve většině měst 4 Kč, pouhé 3 Kč je jízdné v Jihlavě a Hradci Králové.

Vede Žiliny se i v jiných místech objevují na zadní straně jízdenek reklamy. V České Lípě, kde dopravu provozuje firma VETT, je vzadu reklama „Brümmer a spol. s.r.o. - Obchodní centrum Špicák - prodej i v neděli“. Také břeclavský závod ČSAD, který provozuje MHD i v Mikulově, má na jízdenkách reklamu: „Gumotex Břeclav - Molitan R pro vaše pohodlí.“ DP Pardubice propaguje vlastní obchodní činnost textem „Reklamní středisko DP, Váš partner v podnikání. Telefon 040/303 11.“

### Petřinská lanovka.

Na lanovce na Petřín byl na počátku ledna zastaven provoz kvůli zjištění závad mostku na Nebozízku. Po jeho provizorním zajištění má být k 1. únoru provoz obnoven a firma Pontex zajistí pravidelné měsíční kontroly provizorního zajištění hlav pilířů mostu až do zahájení generální rekonstrukce, k níž má dojít v březnu 1996.

Pavel Šafařík

### Vozový park autobusů DP Brno - středisko 44

Ve vozovně Slatina jsou v provozu převážně autobusy Karosa B732, dva kloubové vozy B741 a dva linkové autobusy B734. Jde o vozy následujících evid. č.:

Karosa B732 - 189 vozů

7150, 7156	(zař. 1986)
7172—7176, 7178—7195	(zař. 1987)
7196, 7197, 7199—7203, 7205—7232	(zař. 1988)
7238—7276	(zař. 1989)
7291—7324	(zař. 1990)
7325—7344, 7350—7352	(zař. 1991)
7353—7358	(zař. 1993)
7367—7390, 7397, 7398, 7450	(zař. 1994)

Karosa B734 - 2 vozy

2903, 2904

Karosa B741 - 2 vozy

V roce 1994 bylo v DP Brno do provozu zařazeno nejprve 10 kloubových Karos, přivezených již koncem roku 1993, a poté celkem 35 nových autobusů Karosa B732. Dodány byly ve dvou sériích. Počátkem roku evid. č. 7363—7372 (r.v. 1993) a 7373—7396 v červenci (r.v. 1994). Obě dodávky byly rozděleny mezi vozovny Slatina a Královo Pole. Poslední objednaný vůz - evid. č. 7397 - je vybaven terčíkovými transparenty, čalouněnými sedadly Vogel a v provozu se objevil až na podzim. Současně se v Brně objevily i další dva zkušební vozy s automatickými převodovkami, které obdržely evid. č. 7398 a 7450. První z nich (výr. č. 32829/93) má motor LIAZ a převodovku VOITH, druhý (výr. č. 32136/92) je s motorem Renault a převodovkou ZF.

Dodávky nových autobusů umožnily vyřadit především poslední staré autobusy B731. Ve vozovně Slatina byly zrušeny vozy následujících evid. č.:

7104 (pojízdná prodejna jízdenek)	šrot
7108	prodej Bulharsko odstaven, šrot?
7111	šrot
7115, 7121	prodej Mongolsko
7123	šrot
7124 (pojízdná prodejna jízdenek)	prodej Bulharsko
7127, 7132, 7133	šrot
7134	prodej Bulharsko
7137, 7138, 7139	šrot
7142, 7143	prodej Bulharsko
7144, 7145, 7146, 7147, 7148, 7152	šrot
7153, 7154	odstavený, šrot?
7155	šrot

Tomáš Kocman, Jiří Trepes

## Udalosti MHD v Košiciach

V zaujme zamedzenia úniku tržieb sa na obdobie od 1. 8. 1994 do 31. 8. 1994 skúšobne zaviedol na autobusových linkách č. 40 a RA systém zvýšenej kontroly platnosti cestovných dokladov za pomocí vodiča. V tejto súvislosti bolo nariadené:

- 1) Na linke č. 40 na jej všetkých zastávkach v oboch smeroch sa bude nastupovať len prednými dverami. Výstup cestujúcich na zastávkach celej trasy linky nie je obmedzený.
  - 2) Na linkách RA v smere z Košíc do VSŽ v úseku od východzých zastávok po zastávky Ľudvíkov Dvor, Luník IX, Luník IX - razcestie, Keramická sa umožní len nástup cestujúcich a len prednými dverami, teda na zastávkach v uvedených smeroch sa cestujúcim neumožní výstup. Výstup cestujúcich sa umožní len na zastávkach Válcovňa VSŽ a VA VSŽ.
  - 3) Na linkách RA v smere z VSŽ do Košíc sa tak tiež umožnil nástup len prednými dvermi, pričom výstup na zastávkach po celej trase nebol obmedzený.
  - 4) Vodič umožní nástup len tým cestujúcim ktorý:
- sa preukáž plným časovým cestovným dokladom,
  - sa preukáž pripraveným neoznačeným jednorázovým cestovným listkom,
  - prejavia úmysel zakúpiť si lístok v doplnkovom predaji u vodiča.

Tento systém nástupu cestujúcich bol zavedený skúšobne s tým, že 23. 8. 1994 sa zhodnotila jeho účinnosť a rozhodlo sa o ďalšom postupe.

Po 1. 9. 1994 sa na autobusových linkách č. 40 a RA predĺžila a od 3. 9. sa na autobusových linkách č. 14, 22, 23, 33, 38, 101, 103, 105, 107 zaviedla skúšobná prevádzka systému zvýšenej kontroly platnosti cestovných dokladov za pomocí vodiča.

Dňa 4. 8. 1994 sa začala SP na vozidle T3 evid. č. 412 z dôvodu realizácie celoplošnej reklamy (CR) firmy „Procesná automatizacia VSŽ, a. s. Košice“. Reklama je v hornej časti tmavočervenej farby, v dolnej časti tmavomodrej farby a nálepky závodu po bokoch vozidla. SP sa skončila 24.8.1994. Súprava evid. č. 412 + 413 premáva väčšinou na rychlodrážnych linkách, keďže je to reklama VSŽ.

Dňa 23.8.1994 sa začala SP na vozidle T3 evid. č. 366 z dôvodu realizacie CR ku vzniku nového košického denníka „Korzo“. Dňa 2. 9. 1994 sa odstranila CR „Olympus“ a už dňa 5.9. sa vozidlo nastriekalo základnou farbou. Vozidlo je celé zelenej farby plynuly prechádzajúcimi bielymi pásmi, priečne, od strechy k podvozku. Dňa 12. 9. 1994 už bola súprava evid. č. 366 + 324 v riadnej prevádzke.

Dňa 20.10.1994 bola odstránená stará CR „AGFA FILM“ a 21.10. sa začalo s prácam na novej CR. Vozidlo je tmavožlté farby s čiernymi nápismi a modrými nálepками tlačiarne MKV - PRESS. Od 27. 10. je v riadnej prevádzke v súprave s vozidlom evid. č. 409, na ktorom je stále CR „AGFA FILM“.

Od stredy 2.11.1994 sa opäť obnovuje električková linka W. Premáva v deň pracovného volna pred pracovným dňom, t. j. v nedele a vo sviatok pred pracovným dňom. Vypravuje sa na ňu jediné obojsmerné prevádzkyschopné vozidlo KT8 D5 evid. č. 525 (potrebné pre smyčku na na štadión VSŽ) v čase od 14.00 do 23.30 hod.

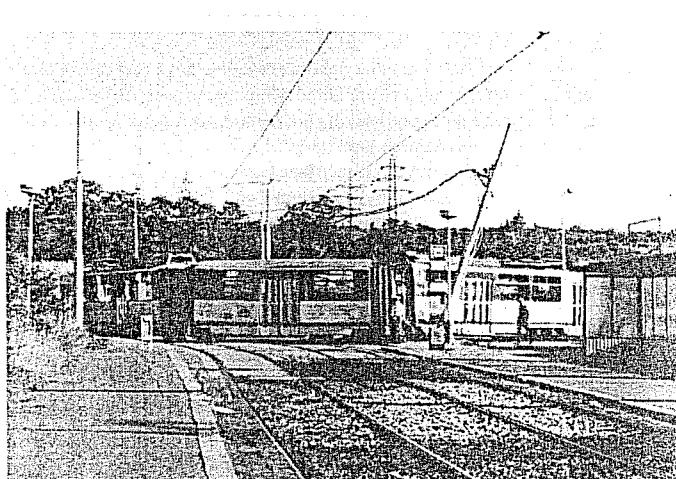
V Košiciach je od začiatku novembra na trati na Alejovej ulici neprijemná kuriozita. Keďže opadalo listie a je aj sychravo a vlhko, na tejto trati sa v úseku

od križovatky s Gemerskou ul. po križovatku s Južnou triedou neuveriteľne šmyka a prešmykuje. Cestujúci linkou č. 9, či R2 a R8 cestujú v uvedenom úseku takmer celý čas neustálym prešmykom. Vodič električky, ak si tu nedá pozor, riskuje, že naberie obrovskú rýchlosť a prinajlepšom sa vykočí. Tento úsek je tak nebezpečný, že jednu zimu musela byť dočasne doprava vylúčená z dôvodu zamrznutia stekajúcej vody po svahu. Lad bol vtedy hrubý až okolo 10 cm! Vedenie DP v súčasnosti uvažuje, vzhľadom na neúnosnosť tohto stavu o niekoľkých variantov a to:

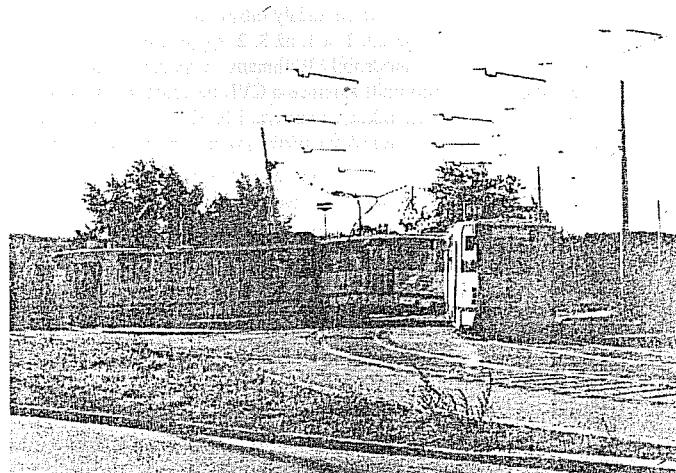
1. prestavba trate z panelov BKV na trať na otvorenom zvršku
2. vyrábanie alejí v tomto úseku
3. zastavenie pravádzky v zimných mesiacov

Prvá možnosť sa javí ako najprijetelnejšia, avšak finančne najnáročnejšia, druhá je menej náročná, ale o to viac absurdná, pretože aleje sa tiahnu po celej dĺžke a je to jedno z najkrajších miest prírody. Bol by to jednak prudký zásah do prírody, ktorý by vyvolal pobúrenie verejnosti a jednak by už električková doprava nebola dopravou ekologickejou. Tretí variant by bol zase neúnosný, pretože uvedená trať je jedna z najviac využívanych.

Peter Sirkovský ml.



Osobní automobil, zdánlivě mnohem méně průrazný, dokáže zvládnout trifílánkovou tramvaj i tímto způsobem. Foto 16. 9. 1994 © J. Otradovec.



## Nehody pražských tramvají

16. 9. 1994 byl těžce poškozen vůz KT8 evid. č. 9006. Při odbočování vpravo u vozovny Hloubětín narazilo do předního podvozku tramvaje osobní auto. Vůz vykolejil, sjel mimo kolej, bok článu „A“ se roztržil o napájecí sloup, střední článek se zkroutil a celý hnútý je i relativně nejzachovalejší článek „B“. Vůz je jako neopravitelný navržen na zrušení, ale uvažuje se o tom, že bude odeslan do ČKD Tatra, kde vyrobí novou skříň, do které se přemontuje elektrická výzbroj. Při té přiležitosti by snad měla být provedena zkušebná modernizace vozu.

K další nehodě došlo dne 6.10.1994 na křižovatce na Vinici, kde se na výhybce střetly protijedoucí soupravy evid. č. 8012 + 8015 a 6942 + 6458. Při nehodě byl zraněn řidič vozu 6942, který zřejmě nehodu zavinil, a několik cestujících. Žádoba byla podána i na řidiče protijedoucí soupravy pro nedodržení předepsané rychlosti při jízdě přes výhybky a křížení. Oba těžce poškozené „A“ vozy budou těž pravděpodobně zrušeny.

Ze dvou již dříve nabouraných vozů KT8 byl 30.9.1994 sestaven jeden - evid. č. 9019, který dostal díl „B“ z vozu evid. č. 9017.

Miloš Drhal

## Rušení tramvají v Ostravě

Po dodávce tramvají T6 bylo v Ostravě vyřazeno 10 vozů typu T2. Vozy ev.č. 635 a 656 20.10., vozy ev.č. 641, 653, 663, 676 a 699 pak 30.12.1994. Tři tramvaje T2R byly prodány do Liberce a to ev.č. 611, 612 a 594. Posledně jmenovaná je původní T2 z Ústí nad Labem ev.č. 152, která byla dodána do Ústí spolu s vozem 151 jako zkoušební v r. 1959 (zařazena 9.1.1960). Ostatních 16 tě-dvojek (153-168) přišlo až v roce 1962. Vyřazena do Ostravy byla v roce 1971.

ing. Petr Mitáček, Informace Klubu přátel městské hromadné dopravy při DP Olomouc

## Celovozové reklamy v Olomouci

13. 11. 94 byla dovezena z VP v Ostravě T3 SU ev. č. 150, v olomouckém náteru. Na téžmě vagóně byla následující den odvezena na VP do Ostravy T3 ev. č. 142 - CVR Kodex.

Na voze T3 ev. č. 126 byla konečně dokončena celovozová reklama. Celých 14 dní trvalo, než písmomálí ručně zhotovili reklamní náter firmy CABLE PLUS FILM. Základní náter představuje noční modročernou oblohu s bílými hvězdami a mlhovinami, na něm jsou barevné nápisys s názvem firmy a bílá zeměkoule, v jejichž jednotlivých částech jsou barevné výjevy z různých filmů. Bílé evidenční číslo po stranách bylo zrušeno a vůz má zlatá čísla ozdobným písmem na obou čelech. Vzhled tramvaje odpovídá náročnosti prací, avšak v současném zimním počasí není tmavý vůz příliš viditelný. 25. 11. absolvoval předváděcí jízdu pro Kabel Plus i s filmováním, následující den byl zařazen do běžného provozu.

Další CVR na autobusu patří firmě Q-FOTO. Reklama byla nastříkána na B 732.20 ev. č. 736 a její provedení je shodné s reklamním náterem této firmy v jiných městech (šikmě barevné pruhy přes celý vůz a velké bílé nápisys). V souladu s olomouckou tradicí byla CVR zhotovena nadvakrát - nejprve lak (k 30. 10.), poté nápisys (k 14. 11.). Mezičtím jezdil samozřejmě holý.

Od počátku roku 1995 platí zákaz reklamy tabákových výrobků m.j. i na veřejných dopravních prostředcích. V Olomouci se tento zákaz týká pouze dvojice T3SU 146+147 - Rothmans. Byla to první CVR na dvojčeti (od 20.10.93) a současně též jediná na tabákové výrobky v Olomouci. Dvojice byla odstavena 13.1. a na voze 146 se začaly odstraňovat nápisys. Mezičtím z nedostatku souprav byla 17. až 20. 1. a 1. až 3. 2. spojena dvojice 182+147 (nový červenokrémový lak + modrobílý Rothmans - vypadala velice pěkně). V současné době se po dařilo najít zájemce o CVR na celém dvojčeti - je to Granitol Moravský Beroun, takže souprava 146+147 bude kompletně přestříkána. Nový zelenobílý náter (černé nápisys) vozu 146 byl dokončen 3. 2. 21. 1. 1995 byla odstavena do VP T3 ev. č. 144 (CVR Hanácké noviny). Následující týden byla odstrojena a 1. 2. odvezena do ÚD Martinov.

Informace Klubu přátel městské hromadné dopravy při DP Olomouc

## Neoplan v Praze

Dne 7.11.1994 vyjel na linku a-207 první nízkopodlažní autobus zařazený do parku vozidel pražského dopravního podniku. Je jím třídvěrový Neoplan N 4014/3, který nese ev.č. 3001 a SPZ AZ 04-92. Postupně je ověřován na různých pražských linkách. Vůz je v stavu garáž Hostivař a byl za tři týdny smontován pražskými pracovníky v závodě firmy Neoplan v Pilstingu. Do konce roku mají být zařazeny další 2 vozy. Tyto by měly být smontovány v Praze Hostivaři z dovezených dílů. Smlouva s firmou Neoplan byla podepsána 20.9. a výhledově se počítá s montáží dalších vozů v dílnách Hostivař.

Informace Klubu přátel městské hromadné dopravy při DP Olomouc

## Nové autobusy pro Ústí nad Labem

Také v ústí nad Labem po letech stagnace pozvolna dochází k obnově vozového parku. 20.12.1994 bylo dovezeno již na podzim avizovaných 9 nových busů B 731. Jsou lépe vybaveny než vozy dodané do Olomouce - automatická převodovka Voith, polstrované sedačky německé firmy Vogel, nová zvuková signalizace (bzučí jako telefon), tlačítka STOP na madlech doplněná o transparent s nápisem „ZASTAVÍME“ na kabíně řidiče. Vozy dostaly ev.č. 1 až 9. Nová číselná řada byla zvolena z toho důvodu, že se předpokládají pravidelné dodávky dalších autobusů a čísla by dorazila až do série 200, která patří linkovým Karosám. Série od ev.č. 1 patřila v minulosti dvounápravovým tramvajím.

## Trolejbusy v Chomutově

V městech Chomutov a Jirkov probíhají poslední přípravy na zahájení trolejbusového provozu, které je zatím stanoveno na 1.5.1995. Trať je tvořena velkou okružní trasou od Válcoven trub přes centrum k železniční zastávce Chomutov - město, kde se napojuje druhá větev od Válcoven. Trasa pak společně pokračuje kopcovitými sídlišti Kamenná, Zahradní a Písečná (kde je nácestná konečná) do Jirkova. Zde se větví do sídlišť Vinařická a do centra k autobusovému nádraží. Celková délka je cca 13 km. Provozovateli - ČAD DP Chomutov bylo prozatím dodáno 5 trolejbusů 15Tr ev.č. 001 až 005 (výr.č. 12010 až 12014), během 1. čtvrtletí má Škoda Ostrov n.O. dodat dalších 20 ks 15Tr. V Jirkově u železniční zastávky stojí velmi architektonicky zdařilá vozovna, z pracovních vozidel je zde zatím trolejová věžka Nissan, další starší má být zakoupena v Praze.

Vojtěch Wolf, Informace Klubu přátel městské hromadné dopravy při DP Olomouc

## Rekonstrukce vozů metra

V pátek 16.12.1994 představil ředitel společnosti Škoda Dopravní technika v Plzni zástupcům pražského magistrátu a DPmP první rekonstruovaný vůz pražského metra, který bude součástí prototypové soupravy. Přitom byly dohodnuty finální detaily, zejména v uspořádání interieru. Dodavatelem tohoto prototypu je konsorcium Škoda-ČKD. Škodovka zodpovídá za podvozek a elektrickou výzbroj, ČKD za skříň. Prototypová souprava by měla vyjet 31.10.1995. Poté bude otížka rekonstrukce dalších 504 vozů uzavřena smluvně. Další smlouvou uzavřela Škoda Dopravní technika s vagónkou ve Studénce, a to na výrobu patrových elektrických souprav. České dráhy, jejichž deklarovaná potřeba je 10 souprav ročně, objednaly prozatím jednu prototypovou soupravu s pěti vozy. Škoda bude dodávat nový asynchronní motor a podvozky, Studénka hliníkovou skříň a vybavení interieru. Cena soupravy bude zhruba 400 mil. Kč.

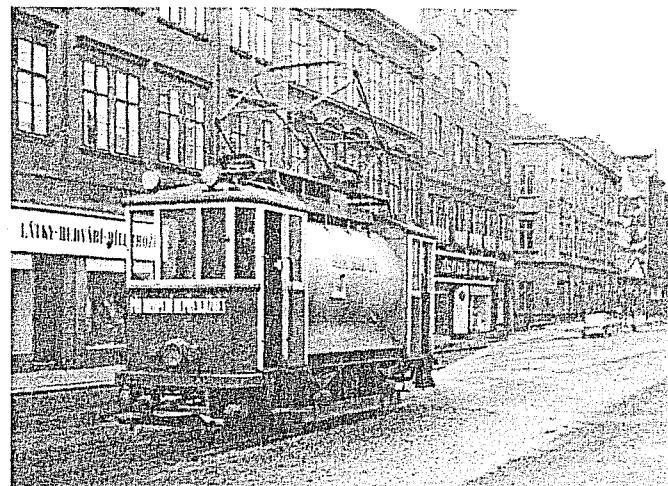
Informace Klubu přátel městské hromadné dopravy při DP Olomouc

## - Z PROVOZU -

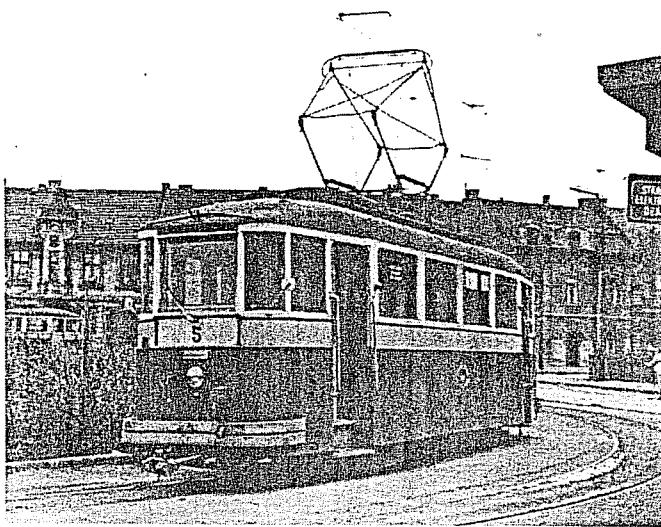
### Městská hromadná doprava v severních Čechách

#### TEPLICE

Teplice byly prvním městem severočeského regionu, kde byla v 90.letech minulého století zřízena pouliční dráha. V dvojměstí Teplice - Šanov byly spojeny jak lázně, tak i průmyslová výroba - sklárství, strojírenství, těžba uhlí. Bylo nutné spojit průmyslová předměstí Trnovany a Řetenice s obcemi na severu. Důležitou úlohu při plánování pouliční dráhy sehrálo město Dubí, kde byly zřízeny klimatické lázně. Sem měla vést hlavní větev malodráhy. Výstavba začala v r. 1893, v r. 1894 byla dokončena trať nádraží - Školní nám. - Trnovany, kde byla postavena elektrárna a vozovna. V r. 1895 došlo k prodloužení z Trnovan do Dubí. Malodráha měla 10 motorových a 9 vlečných vozů. Až v r.



Kropicí vozy byly v minulosti v provozu ve většině měst. Většinou šlo o různé přestavby starších osobních vozů, někde šlo o speciální profesionální výrobky vagonek. V Ústí nad Labem se mohli občané potkat s tímto technologickým vozidlem evid. č. 144, přičemž „hlásitým“ nápisem »KROPÍME LABSKOU VODOU« na bočnici byli ubezpečováni, že nejde o pitnou vodu ze sítě. Foto 50. léta. Archiv MHD.



*Modernizace motororých vozů je téma zcela aktuální a současné. Modernizovali růši i naši předkóře. Příkladem přestarby starých vozů mohou být mostecké vozy, které vznikaly od roku 1946 s použitím spodní motorových vozů řady I–I0. Autoři designu se snad i inspirovali. Vozы mají podezřele podobnou tráž na brněnské jednosměrné vleky a později „plecháče“. Nebo je to obrácené? Foto 50. léta. Archiv MHD.*

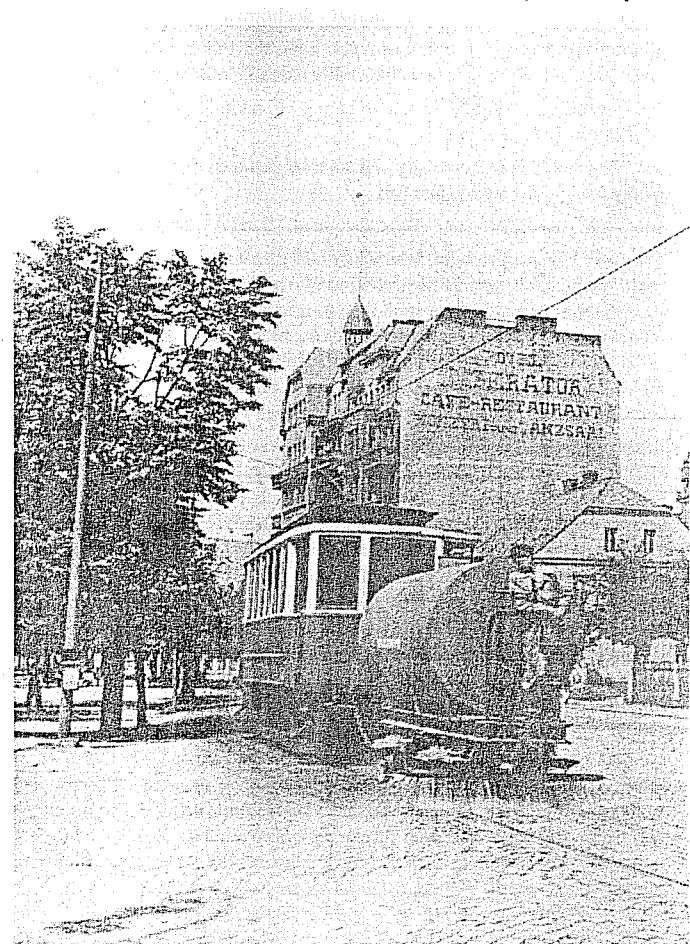
1900 byla dostavěna městská trať z náměstí do Šanova k lázním. V r. 1913 byla na opačné straně prodloužena trať až do Řetenic. Tím byl vývoj pouliční dráhy v Teplicích ukončen. Kromě obyvatel a lázeňských hostů přepravovaly tramvaje též poštou a zavedena byla i nákladní doprava. Po válce postih chátrající malodráhu stejný osud, jako ostatní úzkokolejký v této oblasti. Počátkem 50. let bylo rozhodnuto nahradit tramvaje trolejbusy. Původní projekty počítaly sice se souběžným provozem obou trakcí, ale nakonec trolejbusy zvítězily. 1. 5. 1952 první trolejbus nahradily tramvaje na šanovském okruhu. Přestože bylo ještě r. 1953 dodáno 5 nových tramvají MT6, bylo r. 1955 definitivně rozhodnuto PD zastavit. V letech 1956–57 byly již trolejbusy zavedeny do všech míst, kam dříve jezdily tramvaje, s výjimkou tratě do Dubí, kde se ve zkrácené trati od Červeného kostela udržel provoz až do r. 1959. Tehdy vyjely tramvaje do teplických ulic naposledy. Základní schema trolejbusové sítě bylo dokončeno v 60. letech. Trolejbusy překonaly i období stagnace a rušení provozu v letech 70., aby během 80. let nabraly druhý dech. Od r. 1984 jsou linky postupně zaváděny do nových sídlíšť a sítí tak pozvolna dosáhla do dnešního stavu. Až do loňského roku se Dopravní podnik snažil udržet trolejbusy ve stávajících dimenzích, i přes finanční těžkosti.

Od 1. 1. 1994 nese Dopravní podnik nový název - DP Frydrych Teplice s.r.o. Koupil jej totiž místní podnikatel p. Frydrych. Ten musel od města odkoupit zásoby, DKP, MTZ a převzít pracovníky. Základní prostředky (vozy, budovy, stroje) a pozemky zůstaly v majetku města. Vozidla (i služební) je tak možné prodávat jen v aukci. Pronájem podniku panu Frydrychovi je na 10 let s právem přednostního odkupu. Město má ve vedení společnosti své zastoupení, navíc také schvaluje rozsah provozu, vedení linek a výši tarifu a investice. Dotace Dopravnímu podniku od města je tzv. „pobídka“ - za každou korunu tržby dostane DP 90 haléřů. Vozy zatím jezdí v původním lakování - je zde hodně celovozových reklam - pouze na ně bylo doplněno nové žluto-modré logo DP Frydrych Teplice. Podnikový lak bude pravděpodobně bílý podklad s modrými a žlutými doplňky. Se způsobem poskytování dotací souvisí i odbavování cestujících. Teplice patřily k prvním provozům, které zrušily MOC systém a vrátily se k používání pokladního. Nástup je tedy pouze předními dveřmi, a to i pro držitele časových jízdenek. Jízdenky jako doklad o zaplacení se nevydávají. Pokladny jsou dvou druhů - z DP ML a menší vlastní výroby pouze s násydkou a bez možnosti výdeje jízdenek. Přestože kontrola vloženého obnosu je v těchto pokladnách prakticky nemožná, nehdohlají tepličtí od tohoto systému ustoupit a řešení hledají v zavedení elektronických pokladní. Jeden kus byl v létě ve zkušebním provozu. Pokladna pracuje v dialogovém režimu na bázi telefonního automatu. Na displeji směrem k cestujícímu svítí číslice udávající výši jízdného. Po vložení mince se ukáže skutečně zaplatená částka. Pokladnu lze ovladačem zablokovat, takže lze počkat, až cestující zaplatí. Ve spodní části je pancéřový trezorek. Pokladna umožňuje sčítat tržbu a uložit ji na týden do paměti, odkud se dají údaje přehrát na disketu a zpracovat v účtárni. Podnik počítá se zvýšením tržeb po zavedení těchto pokladní o 20%. Ještě letos má být dodána ověřovací série 10 kusů.

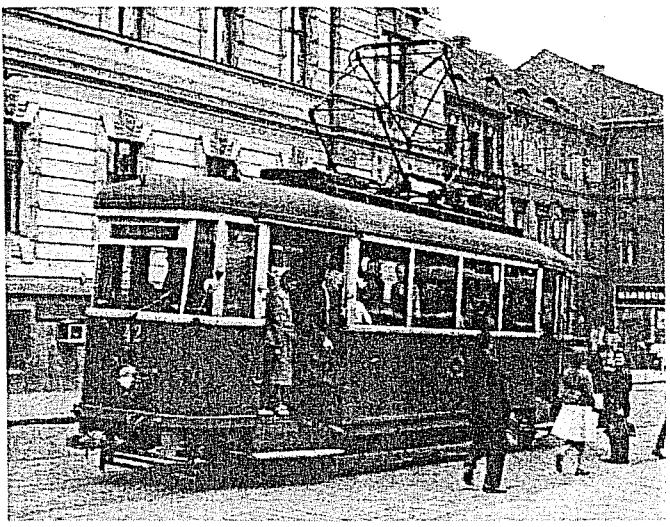
Další primát patří DP Frydrych Teplice v oblasti obnovy vozového parku. Jako první podnik u nás přistoupil k plánovitému nákupu nových autobusů nikoli od tradičních dodavatelů Karosa a Ikarus, ale uzavřel smlouvu se slovenskou

továrnou TAM Maribor. Ta se již uchytila na Slovensku (v Bratislavě se montují kloubové verze) a zvolna začíná pronikat i do Čech. DP Frydrych si na r. 1994 objednal 20 sítových vozů TAM 260 A 116, které měly být dodány v prvním pololetí. Avšak při schvalovacím řízení bylo zjištěno, že vozy překračují normu vnitřní hlučnosti o 0,2 dB! V rámci ochrany domácího výrobce nepovolily úřady výjimku (které se dříve bez problémů udělovaly všem vozidlům ze socialistického bloku a na mnohem horší nedostatky). TAMy pro ČR musely být tedy podle návrhu teplických speciálně v Mariboru „odhlučněny“ a teprve pak dodány k nám na zkoušky. Proto do konce srpna došly zatím jen dva vozy (ev. č. 401 TPA 64-28 a 402 TPA 64-84) a ostatní mají být dodávány průběžně ihned z výroby, aby slovenský partner neplatil z prodlení penále. Podle posledních zpráv z listopadu ale další TAMy ještě nedorazily. Vozy mají vodou chlazené motory MAN (Euro 1), automatické převodovky, spotřebu oproti Karose nižší o cca 30%. Namísto dodaných čalouněných sedaček budou v dalších vozech pouze laminátové, což pěkně zpracovaný interier spíše pokazí. S Karosami je rovněž nesrovnatelné vybavení stanoviště řidiče. Z finančních důvodů nebudou ale vozy dodány s velkoplošnými svítícími transparenty v předním čele a mezi 1. a 2. dveřmi, neboť tento informační systém přijde na cca 90 tis. Kč pro jeden vůz. Budou se tedy používat klasické malé linkové tabule za sklem. Škoda. Vzhledem k opoždění dodavce nových TAMů a zvýšené potřeby autobusů během prázdninových výluk v trolejbusovém provozu (DP počítal při zahájení výluk se všemi novými TAMy) vyřešili Slovenci situaci následovně: zapůjčili do Teplic 5 autobusů - 3 z tamního městského podniku a 2 tovární. Městské - oranžovobílé - patřily podniku Certus Maribor, další městský typ 260 A 116 byl celý bílý bez firmy a poslední byl dvoudveřový příměstský TAM 232 A 116 v modrozeleném veletržním nátěru (výstavní vůz). Autobusy jezdily se slovenskými SPZ, dostaly však teplická evidenční čísla na kartičkách zastrčených za levým bočním sklem u řidiče takto: ev.č. Maribor 710, SPZ MB P6-O55, ev.č. Teplice 422; 707, MB P6-O54, 423; 771 MB L6-936, 424; bez ev.č. bílý MB M3-46, 421; bez ev.č. veletržní, MB M1-21, 425. Všechny vozy měly mechanickou převodovku a vzduchem chlazené motory TAM. Jezdily na dělených službách. Po dodávce dalších nových vozů měly být vráceny. Jak již bylo uvedeno, nové TAMy ještě nedošly, avšak půjčené vozy mají povolení k provozu v ČR jen do 1.10.94. Od tohoto dne jsou tedy odstaveny ve vozovně a nejezdí. Jejich další osud je zatím nejasný.

Již zmíněné plánované výluky začaly 9.7.94 a zcela rozložily normální provoz.



*Mnohem řidším jevem byly kropicí rlečné rozy. Na snímku ridíme llačný vozík pouliční dráhy v Mostě, u kterého bylo kropení řešeno samospádem. Hlavní funkci tedy bylo sni ováni prašnosti vozorek. Foto 50. léta. Archiv MHD.*



Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova růstil rovně motorové vozy 6.MT, které byly vlastně unifikovaným vozidlem pro všechna naše města s metrům rozchodem. V období postupného rušení úzkorozchodných tramvajových prorozů byly tyto poměrně nové vozy postupně předávány dalším městům, čím docházelo k neurčitelnému koloběhu těchto vozidel. Foto 50. léta. Archiv MHD.

Během letních měsíců byla napojována plánovaná trať na Novou Ves, došlo k výstavbě trati v úseku Alejní-Dubská a od 15. do 28.8. byl opravován železniční most u vozovny, pod kterým vede trať do Novosedlic. V provozu zůstaly bez změny jen linky t-3 a t-6, přičemž t-6 byla po dobu opravy mostu odkloněna k Angru. Náhradní linky byly:

t-51 Šanov I - Hl. nádraží - Benešovo nám. - Šanov I

t-52 Anger - Hl. nádraží - Benešovo nám. - kino Oko - Anger

t-55 Sochorova - Hl. nádraží - Benešovo nám. - kino Oko - Sochorova t-57 Prosetice - Benešovo nám. - Hl. nádraží - Sochorova

Jednotný interval všech trolejbusových linek byl Pdš 20, Pds 30 a Vd 40 minut. Do míst odpojených od sítě jezdily náhradní autobusy takto:

a-61 Újezdeck - Alejní - Benešovo nám. - Hl. nádraží (Pdš 5 min., Pds, Vd, Več 10 min.)

a-64 Novosedlice - Městské sály - Hl. nádraží - kino Oko - Novosedlice (jen za výluky t-6, provoz stejný jako t-6)

a-68 Sochorova - Trnovany - Benešovo nám. - Jateční - Újezdeck

Tyto změny byly tak zásadní, že mnohdy měli problém nastoupit do správného spoje i místní. Úsek nádraží-náměstí-kino Oko byl totiž velká průjezdňa smyčka. Mezi výlukovými a běžnými spoji bylo možno přestupovat bez dalšího placení jízdného, a to v zastávkách Benešovo nám., hl. nádraží a kino Oko. Řidiči na požádání vydávali přestupní výlukové jízdenky (žluté, modré a červené podle linek), které cestující při přestupu a nástupu do následujícího spoje řidičům zase odevzdávali. Normální provoz byl obnoven v září.

Vozový park trolejbusů tvořily 39 sůlo vozů 14 Tr (ev. č. 116-155) a 11 kloubových 15 Tr (ev. č. 201-211). DP Frydrych Teplice opatruje též jeden historický 9 Tr 28HT z r. 1980 ev. č. 105 (v šestém obsazení ex. č. 110/II). Tento je po celkové opravě, v červenokrémovém laku, modrými koženkovými sedačkami a slouží k objednaným a příležitostným jízdám. Vůz ev. č. 116 (r.v. 1982) je vozidlem autoškoly a počítá se s jeho vyřazením. 15 Tr ev. č. 211 byl odkoupen z Ostrava a jedná se o neúspěšný prototyp alternativního nezávislého pohonu z baterií pro České Budějovice (viz Informace č. 103 str. 4). Dobrá polovina trolejbusů je nalakována do CVR různého provedení i kvality, rovněž reklamních autobusů je v Teplicích více, jak v Olomouci. Sůlo autobusy Karosa jsou číslovány od 300, TAMy od 400, kloubové C 744 od 500 a zájezdové autobusy (Karosa Lux, tři polopatrové DAFy Smit) od 900. Technologická vozidla jsou číslována do 100, s nulou na začátku (např. pojízdná dílna Karosa O87, PV3S valník autoškola O88 apod.). Zájezdové autobusy jsou v majetku DP, byly však pronajaty řidičům. DP Frydrych Teplice vlastní kromě historického trolejbusu také již historický, avšak stále provozuschopný autobus ŠL 2040 Tourist s malým zadním oknem (r.v. 1968), který je po celkové GO a patří ZV odboru DP. 10.-11.11. jezdil v rámci oslav 65 let městských autobusů na zvláštních linkách v Ústí nad Labem. Dále vlastní jak autobusová, tak trolejbusová provozovna služební auto-busy RTO ev. č. 81 a 82. Vůz 82 je pozoruhodný tím, že byl po vyřazení z DP Teplice prodán a přestaven na pojízdnou prodejnou. Jelikož se DP nedostávalo služebních vozů, byl tento RTO odkoupen zpět a v dílnách upraven opět na služební. Má proto přední dveře skládací a zadní bouchací na kliku.

V Teplicích se usilovně připravují na příští rok, kdy zde budou slavit 100 let od zahájení tramvajového provozu. Bohužel se ho nedočká jeden z nejzajicenějších fundů do historie teplické MHD a MHD vůbec - pan Lubomír Masopust. Zemřel náhle ve věku 45 let. Čest jeho památce!

## MOST a LITVÍNOV

Tramvajový provoz měst Mostu a Litvínova patří k těm s nejzajimavější historií u nás. Za prvě byl vybudován jako úzkorozchodná (1000 mm) malodrážní trať a teprve následně byly dobudovány městské úseky v Mostě, za druhé byl kompletně nově vystavěn již na normálním rozchodu a za třetí po likvidaci starého Mostu nezbylo z původní sítě pouliční dráhy naprosto nic. A za čtvrté oblast Mostu a Litvínova patřila v druhé polovině 50. let k těm podnikům MHD, provozujícím všechny 3 trakce - tramvaje, trolejbusy i autobusy.

7.8.1901 vyjelo prvních 8 tramvají na 13,2 km dlouhou mezeměstskou trať Most - Kopisty - Růžodol - Litvínov - Hamr - Janov (po pravé straně nynější rychlodráhy). Tato trať však zůstala na dlouhou dobu jedinou, pouze byla doplněna o vlečky a odbočky k jednotlivým dolům kvůli přepravě uhlí. K tomu účelu sloužily postupně 2 elektrické lokomotivy a až 17 nákladních vozů.

Město Most se dočkalo městské trati až v r. 1917, kdy 12.12. byl zprovozněn úsek Most spořitelna - Čepirožská výšina. Druhé městské trati od gymnasia do Mostu 3 se obyvatelé dočkali až po válce - 29.10.1949. V letech 1948-1952 byl postupně zdvojkolejněn úsek Most spořitelna - gymnasium, ale to již byla opravdu poslední investice do úzkého rozchodu. Vzhledem k rozšiřování těžby uhlí v oblasti trati a postupné likvidaci starého Mostu bylo nutné přeložit těleso tramvaje blíže Chemickým závodům v Záluží a zavést trať i do nově budovaného města Most. Sem se totiž přemístila hlavní zátěž MHD.

Úzkorozchodné trati byly postupně od listopadu 1955 do března 1961 rušeny, nejprve v oblasti Janova a Litvínova v souvislosti s výstavbou nové rychlodráhy, následovány pak úseky ve starém Mostě. Posledním dnem provozu starých tramvají v Mostě byl 27. března 1961.

Za 2. světové války vybudovali Němci v Záluží - mezi Mostem a Litvínovem velkou rafinerii a chemickou pro své potřeby. Po osvobození se rychle rozrostla v moderní petrochemický komplex s tisíci zaměstnanců, které bylo nutno z Mostu a zvláště Litvínova sem rychle dopravit. Proto byla od 1.4.1952 budována tramvajová rychlodráha o normálním rozchodu na zvláštním tělese a to směrem z Litvínova nádraží (v jeho blízkosti byla vybudována nová vozovna) k Chemickým závodům (CHZ). Provoz v tomto úseku byl zahájen 1.4.1957. Následovaly další úseky napříč Litvínovem (24.5.1958 Litvínov východ, 30.1.1959 Litvínov VI) i směrem k novému Mostu, kde byla rychlodráha ve Velebudicích 16.12.1961 ukončena. U smyčky během dalších 6 let vyrostla nová vozovna s ústředními dílnami.

Před úplnou likvidací starého Mostu byla rychlodráha spolu s železnici a silničními komunikacemi postupně přeložena do nového koridoru (5.5.1978), dokončena i odbočka a terminál MHD před novým mosteckým nádražím a konečně od vozovny v Mostě prodloužena trať až do nového sídliště Velebudice (1981). K projektovanému prodloužení z Litvínova do Janova zatím nedošlo a tak v Litvínově je trať vedena v původní podobě k konci 50. let.

Stavba prvního úseku rychlodráhy se však poměrně protáhla - bylo totiž nutno koordinovat jak vedení tratě, tak i záměry v těžbě uhlí a rozvoj CHZ. Bylo tedy nutné doprovádat pracující k CHZ jinak. Proto již v r. 1943 bylo rozhodnuto zřídit trolejbusovou trať Most - Záluží - Litvínov. K realizaci došlo ale až po válce v letech 1945-46. První trasa ze Záluží do sídliště Litvínov VI byla otevřena 6.12.1946. Dále stavba pokračovala přes Souš do Mostu k vozovně tramvají (1.4.1948) a v Litvínově do Loučné (1.5.1952). Tento druhý tah výrazně odlehčil málo kapacitní jednokolejnou úzkorozchodnou trati, která navíc míjela CHZ ve značné vzdálenosti, a přispěl k vyřešení dopravy v aglomeraci až do zahájení provozu rychlodráhy. Po dostavbě hlavní části rychlodráhy, kopírující většinou trolejbusovou trať, mohl být trolejbusový provoz nejprve od 30.12.1957 rozdělen na dva úseky Most - Souš a CHZ - Loučná a poté k 31.1.1959 úplně zrušen. Trolejbusy v Mostě a Litvínově se zapsaly do historie MHD nejen délkom trati, ale i nasazením italských tříčlápných sůl i kloubových vozidel Fiat (mimo našich Škoda 7Tr a Tatra 400).

V současnosti provozuje DP měst Mostu a Litvínova 5 tramvajových a 27 autobusových linek o celkové délce 252 km. V létě 1994 byl provoz narušen trolejářskou výlukou tramvajové trati v úseku CHZ (nyní Chemopetrol-Litvínov Citadela (býv. Litvínov VI)). Linky d-3 z Mostu nádraží (v Pdš) a d-4 a d-7 do mostecké vozovny byly ukončeny ve smyčce Chemopetrol a z ní dále do Litvínova pokračovaly výlukové autobusy a-4 (Citadela) a a-7 (Východ). Mostecká d-2 (nádraží-Velebudice) jezdila v běžné trase a d-1 (Velebudice - Citadela) nebyla koncem srpna v provozu.

Veškeré tramvaje vypravovala vozovna v Mostě a to vozy T3 a 2xT3. Vozy KT8 byly téměř všechny odstaveny v Litvínově. Do vozovny v Mostě byl vybudován nový vjezd trojúhelníkem z trati do Velebudit a vyjíždí se tudy, nikoli hlavní branou. Vozovna je průjezdna, s krytými stánymi, na něž navazují

ústřední dílny. V objektu jsou rovněž garáže a dílny pro autobusy, které jsou mostecké vozovně přiděleny.

Vozy s celozovozními reklamami (CVR) byly převezeny během výluky do Mostu, aby mohly být v provozu. Nejčastěji je zastoupená žlutočerná CVR Chemopetrolu (ev.č. 203, 229, 230, 231, 236, 238, 264, 275), z celostátních reklam je zde pouze Vitana (313+312), dále pak některé regionální - např. Ekoagrobanka (214), Deník Mostecka (260), Pivovar Louny (241+261) Elman (249) apod. Vzhledem k počtu vozidel je však podíl CVR velmi nízký. Potřebitelné však je, že v mostecké vozovně stojí odstaven jeden ze dvou prototypů tramvaje T5 (ev.č. 273). Je v pojízdném stavu, ruší se nebude a po opravě má být zachován jako muzejní vozidlo.

Litvínovská vozovna byla během výluky odpojena od sítě. Je stejného charakteru jako její mostecká sestra, pouze o nějaký rok starší a menší. Je rovněž společná pro tramvaje i autobusy. Dílny slouží pouze k KP a SP, na velké prohlídky se tramvaje převážejí do Mostu. V létě zde byly připraveny T3 ev.č. 217 a 262 na VP a následný odprodej do Plzně.

Nejzajímavějšími kolejovými dopravními prostředky DP Mostu a Litvínova jsou pracovní vozy. Kromě dvou žlutozelených pracovních tramvají T3 (ev.č. 263 Most, 206 Litvínov) zde jsou speciální přívěsná vozidla za tramvaje pro pracovní účely na tratích. Jelikož v Mostě pochopitelně nejsou žádné staré podvozky normálněrozchodných dvounápravových tramvají, jsou tyto vozky postaveny na normálních podvozcích T3 a to:

č.1 - jednopodvozkový - pro přepravu kol, náprav a jiných dílů z Litvínova do opravy v Mostu - deponován v Litvínově

č.2 - jednopodvozkový - cisterna - deponován v Mostě

č.3 - dvoupodvozkový - rám pro přepravu kolejových polí nebo kolejnic, deponován v Litvínově

č.4 - jednopodvozkový - výsypný vozík na štěrk - deponován v Mostě.

Všechna vozidla jsou ve žlutém nátěru a jsou opatřena na čelech zásuvkami vícečlenného řízení. Jdou tedy bez problémů spojit kabelem s „té trojkou“ a chovají se jako druhý vůz dvojčete.

V litvínovské vozovně jsou další zajímavosti - tentokrát v autobusovém parku.



Velmi moderními byly ústecké „bowerky“ - podvozkové dvousměrné vozy vyroběné ve 30. letech wagonkou Ringhoffer. Po zrušení ústeckých tramvají byl jeden vůz (původní ev. č. 78) z této pozoruhodné série zachován díky tomu, že byl upraven na kolejový brus a jako takový předán do Liberce. Zde se nachází ve fázi generální opravy se zároveň uvedením vozu do původního stavu a zároveň ve fázi postupné přestavby kolejové sítě na normální rozchod. Foto 50. léta. Archiv MHD.

Jednak jsou zde odstaveny dva služební autobusy Škoda 706 RTO v oranžovém laku. Ev.č. 52 stál za halou již bez SPZ částečně rozebraný na náhradní díly. Ev.č. 150 (MO-29-52) však je stále pojízdný v dobrém technickém stavu a má být rekonstruován zpět pro přepravu osob a zachován jako muzejní vozidlo.

Úplnou novinkou je však provoz autobusů přestavěných na pohon propan-butanem v Komářanech u Mostu. Agregát je upravený pro vstřik plynné směsi, bomby s náplní pohonné hmoty jsou pod podlahou autobusu. V rámci ekologického programu pro Severní Čechy jich bylo v létě v provozu již patnáct a další přestavby se připravovaly.

Dva z nich - ev.č. 108 a 109 - jsou nastříkány v propagační CVR pro tento druh pohonu a zároveň dávají okolojdoucím najevo, že v mostecké pánvi se přeče jen něco pro zlepšení životního prostředí děje. Ostatní jsou v běžném červenobílém laku a od ostatních se poznají vestavěnými mřížkami v panelu upravo za posledními dveřmi a ve výku motoru, a také podle číchu. Projede-li takto upravený autobus okolo vás, jde za ním vůně jako z plynového hořáku u kuchyňského sporáku. Všechny přestavěné autobusy (převážně r.v. 1993) jsou deponovány v Litvínově a jezdí jen v Litvínově a jeho okolí.

DP Mostu a Litvínova byl prvním v ČR, který se vydal na neprobádanou půdu a zavedl od 1.1.1994 elektronické znehodnocovače olomoucké firmy SAVS. Znehodnocovače (3 resp. 4 ve vozidle) i řidiči členy jsou původní první model, vyráběný ještě v kooperaci s firmou JKZ. V Olomouci bylo toto zařízení namontováno v druhé polovině r. 1993 ve voze T3 SU ev.č. 172. Na rozdíl od Olomouce však v Mostě a Litvínově není čistě časový tarif, ale pásmový, skládající se ze tří pásem (viz příloha). Pásmový tarif zde byl vždycky - od měnové reformy v r. 1953 byly ceny 0,60; 1,-; 1,40 Kčs, které zůstaly beze změny až do zavedení MOC systému v r. 1977. Tehdy bylo jízdné v celé síti sjednoceno na 1,- Kčs.

Díky nutnosti avizovat cestující změnu pásmu jsou všechna vozidla vybavena následujícím zařízením: Za budoucí řidiče je zavěšena krabička se zeleným displejem, na které svítí do prostoru pro cestující číslo 1, 2 resp. 3 podle toho, v kterém pásmu se vozidlo nachází. Při přejezdu hranice pásmu řidič přepne na ovládacímu panelu číslo a ve voze zní nejprve cca 10 s akustický signál - pípnání - a poté se rozsvítí označení příslušného pásmu. Současně se změní i kód v tiskárně znehodnocovače a cestující, pokud má jen jednopásmovou jízdenku, si musí označit další. Systém pásem a druhů jízdenek včetně užití jejich kombinací je patrný z přílohy. Kromě jízdenky za 9,- Kč, která je přestupná a platí v celé síti 60 minut, jsou všechny ostatní druhy jízdenek jednorázové. Jsou vytisknuty na jiném druhu papíru než naše a rozlišeny barevně. Neobvyklé je použití jedno- a vícedenních jízdenek. Všechny druhy jsou totiž natisknuty na jednom proužku kartonu, jehož šířka je shodná se šířkou ve znehodnocovači. Jednotlivá polička jsou oddělena perforací. Podle toho, jaký druh jízdenky je požadován, odtrhne prodejce proužek podle perforace tak, aby poslední díl nahoře vyjadřoval ten druh, který je zaplacen. Spodní částí se pak jízdenka zasune do strojku a znehodnotí. Jednotlivé proužky jsou sestaveny vzestupně, aby si cestující sám nemohl dodatečně odtrhnout „vyrobit“ jízdenku s vyššími jízdními výhodami, než které získal při koupi. V pravém sloupci jsou ceny jízdenky pro zákazníka, v levém pro prodejce, který podle zbytku jízdenky pak při vyúčtování vidí, za kolik jízdenku prodal. Tento systém je velice výhodný. Cestující je totiž předem informován, jaký druh jízdenky a v jaké ceně může požadovat. Odpadne i zdluhouhé tištění každého jednotlivého druhu jízdenky zvlášť v elektronických pokladničkách v předprodeji, jako je tomu u nás. Mostecké jízdenky se totiž dostanou i u ostatních prodejců a tak cestující není odkázán jen na 1 či 2 místa ve městě. A jelikož lze tyto jízdenky označit ve strojích, je možné platnost rozšířit na časový interval od doby znehodnocení a nejen od půlnoci do půlnoci, což je pro cestující samozřejmě výhodnější a více žádané.

## LIBEREC

Liberec je posledním z měst nejen v severočeském regionu, ale po oddělení Slovenska i jediným městem v republice, kde zůstal zachován provoz na úzkém rozchodu 1000 mm. První tramvaje vyjely do libereckých ulic 25.8.1897, a to v úseku nádraží-Městský lesík (nyní vchod do ZOO). 2,9 km dlouhá trať byla ještě téhož roku prodloužena až k Lidovým sadům (celkem 3,35 km). Vzhledem k charakteru města, terénu a zástavbě byly postaveny jen dvě trati ve tvaru kříže - hlavní od Lidových sadů napříč celým městem, která byla prodloužena r. 1902 až do Horního Hanychova pod Ještěd (celková délka 5,7 km). Druhá, kratší a na ni kolmá, byla stavěna na dvě etapy. Úsek Soukenné nám.-Rochlice (2,9 km) byl otevřen 3.6.1899, úsek Staroměstské nám.-Růžodol (1,0 km) pak 9.11.1904. K prodloužení z Růžodolu do Pavlovic k Letce (0,7 km) došlo ale až v 22.12.1929. Obě trati se spojovaly na Soukenném nám., nahoře na Staroměstském se opět rozdělovaly. V r. 1948 bylo rozhodnuto propojit oba úzkorozchodné systémy pouliční dráhy v Liberci a Jablonci mezi městskou jednotkolejnou tratí přes Vratislavice a Proseč nad Nisou. Stavělo se z jablonecké strany a v r. 1951 byl hotov úsek Jablonec-Proseč n. N., v r. 1953 další část do Vratislavic a v r. 1955 byla hotova celá trať. V Liberci byla ukončena na

Fügnerově ul. a s městskou tratí byla propojena jen manipulační spojkou na Soukenném nám.

Při rušení úzkorozchodných tramvajových provozů v 50. a 60. letech se téměř automaticky přepokládalo, že tramvaje z Liberce zmizí také. Předehrou bylo zastavení provozu na lince 2 do Rochlic 1.11.1960 a náhrada autobusy. K velkému překvapení však páteřní městská trať zůstala zachována, stejně jako meziměstská trať do Jablonce, i přes velký podíl jednokolejných úseků, které neumožňovaly větší rozšíření provozu. Dvojkolejný byl jen úsek od Šaldova nám. k Lidovým sadům, a to již od r. 1907. Navíc provoz v Jablonci byl v r. 1965 zrušen a tak v tomto městě zůstalo jen torzo tvořené meziměstskou tratí. Přes všechny skeptické prognózy tramvaje v Liberci nestagnovaly, naopak došlo k vybudování moderní dvojkolejné převozovky mimo náměstí, ke kompletní rekonstrukci tratě do Jablonce (1.4.1973-29.12.1976) apod. V souběhu s dodávkami do Bratislavě přicházely i nové vozy T3.

Nádherná doba, kdy se soupravy vozů 2xT2 spouštěly od radnice dolů Pražskou ulici sice patří již historii, avšak liberecký tramvajový provoz naštěstí ne.

Bohužel však i tento náš jediný úzkorozchodný systém bude brzy minulostí. V Liberci totiž pokračuje rychlým tempem přestavba rozchodu tramvajových tratí na 1435 mm. Jistá originalita tu ovšem zůstává, neboť po určité době budou v Liberci v provozu oba rozchody současně. Proto jsou rekonstruované úseky řešeny tříkolejnicovým systémem.

Od zavedení normálního rozchodu se očekává zlepšení technického stavu tramvají, možnost provozu nízkopodlažních vozidel a zvýšení efektivnosti dopravy (např. zmizí většina jednokolejných úseků, které omezovaly výkonnost tratí). Rekonstrukce byla rozplánována na 5 etap. Nejprve byl přestavěn úsek Lidové sady - ul. 5. května. V následujícím roce pak úsek ul. 5. května-Rumunská-Palachová, přičemž mezi ul. Revoluční a Fügnerovou byla vybudována nová spojka, umožňující obracení vozů od Hanychova v centru. Odtud pak pokračovala k Lidovým sadům náhradní autobusová doprava. V r. 1994 byla dokončena 3. etapa v úseku Rybníček - hl. nádraží-viadukt. Ve 4. etapě, započaté ihned po obnovení provozu k nádraží, bude kompletně přestavěna trať v oblasti Soukenného nám. se zaústěním do Fügnerovy ul. a opuštěním stávajícího jednokolejného úseku v ul. Revoluční. Dojde tak ke sjednocení přestupního uzlu městské tratě, jablonecké tratě a centrálního stanoviště městských autobusů do jediného bodu ve Fügnerově ul. V poslední fázi pak bude natíkrát (vždy mezi jednotlivými mezilehlými smyčkami) rekonstruován úsek viadukt-Horní Hanychov, kde má být současná jednokolejná trať vedená vedle silniční komunikace přestavěna na dvojkolejnou uprostřed vozovky. K zrychlení a bezpečnosti provozu to rozhodně přispěje, zmizí však další romantický úsek libereckých tratí. Současně se 4. etapou by měla být zahájena i komplexní přestavba vozovny.

A jaké jsou další plány rozvoje MHD v Liberci? V rámci zvyšování podílu elektrické trakce v městské dopravě se počítá se znovuzavedením v r. 1960 zrušené druhé větve Ruprechtice-Rochlice, pochopitelně již v normálním rozchodu a v pozmeněné trase, odpovídající nynějšímu vedení tratí v centru a současněmu stavu bytové výstavby v těchto čtvrtích. Jelikož okolo radnice již tramvaje nejezdí, předpokládá se nové odbočení do směru Ruprechtice z ul. 5. května za průmyslovou školou okolo výstaviště na Tržní nám. (k plaveckému stadionu). Zde by měla být trať v první etapě ukončena, další pokračování by vedlo pak do centra Ruprechtic k zastávce U beránka (celkem 1,5 km). Třetí částí by bylo dalších 0,9 km od této stanice do Ruprechtic sídliště. Dále je v plánu cca 1 km odbočka od zastávky Kubelíkova na Hanychovské trati k závodu Plastimat v Dolním Hanychově.

Rovněž meziměstská trať do Jablonce má být postupně rekonstruována. Předpokládá se přeložení tratě u Nové Rudy mezi sídliště Broumovská a Rochlice, aby bylo možné obsloužit také tyto obytné celky tramvají. Ukončení provozu na úzkém rozchodu se očekává v r. 2003.

Letošní výluka pouliční dráhy v úseku Rybníček-Horní Hanychov trvala od 13.3. do 28.8.1994. Od pondělí 29.8.94 jezdí opět tramvaje v celé trase Lidové Sady-Horní Hanychov. Od 13.3. se totiž začalo s rozsáhlou rekonstrukcí tratě v přednádražním prostoru, v ul. Žitavské a s výstavbou nové smyčky U viaduktu za starým podjezdem železniční tratě ve směru k Vápence. Celý úsek Rybníček-Žitavská i smyčka U viaduktu je již vybudován jako tříkolejnicový s novými nástupišti a přístrešky před nádražím i v viaduktu. Těsně u smyčky (resp. pod ní) bylo současně vybudováno zcela nové obratiště autobusů pro předpokládanou rekonstrukci zbytku

tratě do Hanychova. To je aspoň koncepční práce!

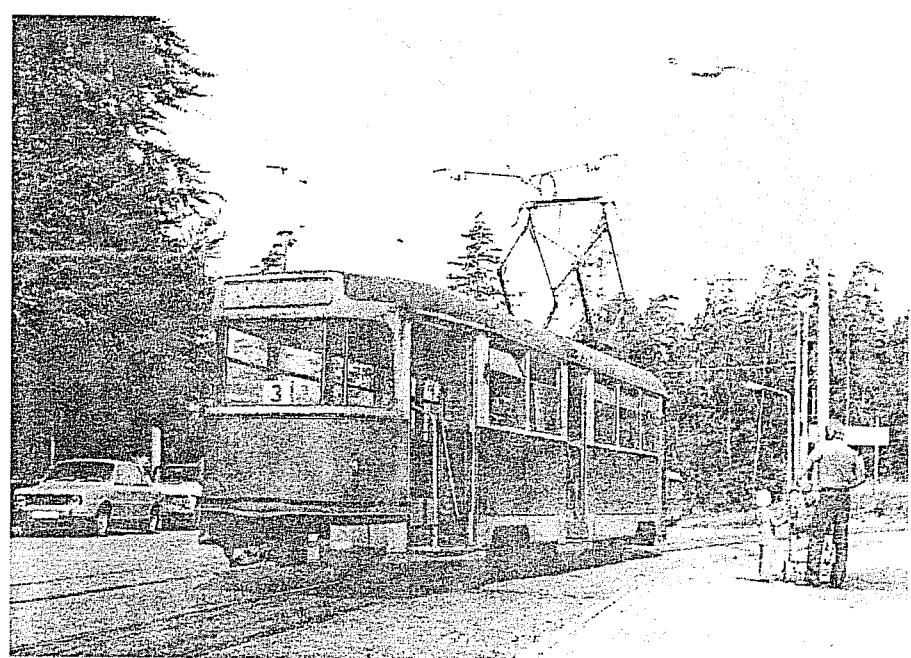
Během výluky jezdila linka d-X v úseku Lidové sady-vozovna. Před vozovnou byl vestisněných podmínek (opěrná stěna silničního průtahu zasahuje až těsně k vozovně) vybudován vratný trojúhelník, protože smyčka uvnitř je vyřazena z provozu. Její plocha totiž slouží jako zařízení staveniště a sklad pro chystanou rekonstrukci vozovny.

Tramvaje se tedy obracejí stejně jako u nás, avšak vjezd do úseku z Rybníčku a výjezd z vozovny je řízen světelnou signalizací. Na couvání ovšem zatím nikdo nic lepšího, než je zaváděc, nevymyslel. Provoz byl sestaven tak, že se na konečné ve vozovně tramvaje křížovaly vždy na trojúhelníku a vyčkávaly na návěří. V provozu bylo 8 kurzů, vždy střídavě dvojče a sólo (Pd). V úseku Fügnerova-Dolní resp. Horní Hanychov jezdily výlukové autobusy a-X2 a a-X3, ovšem mezi Fügnerovou a Vipenkou nikoli kolem nádraží ale zadem, kolem stadionu. Napojení rekonstruovaného úseku bylo provedeno o víkendu 27.-28.8.1994, kdy v celé trase městské tratě jezdily výlukové autobusy a-X3.

Rekonstrukce dále pokračuje ve vnitřním městě úseku Rybníček - Soukenné nám.- Revoluční. Aby nemusela být tramvajová doprava v centru opět přerušena, byla vybudována souběžná jednokolejná převozovka po levé straně stávající tratě těsně u chodníku, avšak za mostem přes Nisu je vedená uličkou za kinem. Koleje jsou položeny přímo na vozovku do panelů a betonu. Od chodníků mezi kterými vedou, jsou odděleny sloupky s řetízky. V místě křížení s komunikacemi jsou vyvýšené asfaltové přejezdy. Převozovka je u hotelu Imperial napojena na nově dokončenou trať (proto jsou zde jen provizorní zastávky z panelů). Odbočka do vozovny je vyvedena na křížovatce Rybníček z již přeložené tratě mimo stávající trojúhelník. Na Soukenném nám. je nová výhybna umístěna do horní části nad parčík a odtud napojena na stávající jednokolejku v Revoluční ul. Stará trať okolo obchodního domu Ještěd bude tedy rekonstruována na oba rozchody včetně spojky do Fügnerovy ul. k jablonecké trati. Provoz na jednokolejně převozovce není řízen světelnou signalizací, vozovny vyčkávají ve výhybně se středovým ostrovním nástupištěm na křížování.

Vozovna bude rekonstruována za provozu. Prozatím je na místě smyčky před administrativní budovou oplocené zařízení staveniště a tramvaje couvají do vozovny přes vjezdový trojúhelník. V návrhu je nový vjezd do vozovny z protější strany obloukem z Mrštíkovy ul. (v prostoru nynější zadní brány a bývalé odstavné kolej). Vjezd bude kolem stávající vrátnice do ul. Nitranské. Trať tak z Rybníčku obkrouží bloky domů i vozovnu a odpadne tím jednokolejný obousměrně pojížděný úsek v Nitranské. Z vjezdové kolejí bude odběčka do nové haly pro denní údržbu a KP. Ta má být situována do prostoru dnešních provozních budov v levé části vozovny. Z pokračování vjezdové kolejí budou odbočovat odstavné kolejí do objektů vozovny a opravny vozidel. Stávající haly budou rekonstruovány a opravny pro oba rozchody nově vybudovány vedle nich. Rekonstrukci vozovny bude provádět Metrostav Praha, rekonstrukci tramvají T3 na normální rozchod včetně modernizace Škoda Plzeň (stav ke konci r. 1994).

Tomas Potěšil



Konečná »Lidové sady« je dnes již sjízdná pro normálněrozchodnou tramvaj. Obrázek s metrovým vozem T2 bude tedy patřit co nevidět historii. Foto 1. 9. 1979 © Gishbert Jäkl.